TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 lipca 1934 r. | NR. 19-20

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

ODEZWA
do sfer gospodarczych okręgu Izby

Gwałtowna klęska powodzi nawiedziła znaczne połacie naszego kraju. Wyrządziła ona olbrzymie straty materjalne, sięgające już według prowizorycznych, a więc dalekich od dokładności obliczeń, setek miljonów złotych. Setki tysięcy ludności zostało bez dachu nad głową i bez żadnych środków do życia na dłuższy okres czasu; powódź bowiem zniszczyła zbiory tegoroczne i inwentarz żywy i martwy.

Skutki tego kataklizmu częściowo dotknęły i ludność okręgu naszej Izby, ale tak ze względu na oddalenie od głównego ośrodka powodzi, jak i na możność zabezpieczenia się przed jej nadejściem, — okazują się one w formie znacznie łagodniejszej.

Nakłada to obowiązek moralny na wszystkie sfery społeczeństwa polskiego przyjścia z doraźną i możliwie najwydatniejszą pomocą ofiarom klęski.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wzywa ze swej strony wszystkich swych członków — do poparcia darami czy to pieniężnemi, czy też w naturze, akcji lokalnych komitetów pomocy ofiarom powodzi, kładąc przy tem nacisk na konieczność niezwłocznego dania wyrazu swego współczucia dla nawiedzonych niedolą współobywateli.

REZOLUCJE I. OGÓLNO-POLSKIEGO KONGRESU CERAMICZNEGO

W dniach 29 i 30 czerwca br. odbył się w Krakowie pod przewodnictwem Radcy naszej Izby p. inż. A. Dziedziula I. Ogólnopolski Kongres Ceramiczny. Kongres ten uchwalił szereg ważnych rezolucyj, które poniżej podajemy.

Rezolucje ogólne.

1) Biorąc pod uwagę znaczny spadek cen wyrobów ceramicznych, stabilizację tych cen, oraz konieczność — ze względu na terytorjalne rozmieszczenie cegielń oraz racjonalną rozbudowę kraju — przewożenia cegły na dalsze odległości, Kongres Ceramiczny stwierdza, że obecna taryfa kolejowa na przewóz wyrobów ceramicznych jest niewspółmiernie wysoka i szkodliwa dla rozbudowy Polski. Kongres zwraca się do Rządu R. P. z prośbą o obniżkę taryfy przewozowej P. K. P. dla wyrobów ceramicznych o 60 proc., osobliwie na dalsze odległości.

Jednocześnie Kongres domaga się wydatnej obniżki taryfy kol. na miał węglowy, który jest zasadniczym surowcem dla przemysłu ceramicznego.

2) Celem pobudzenia ruchu budowlanego, zniesienie podatku miejskiego od ładunków kolejowych na materjały budowlane Kongres uważa za konieczne.

3) Wobec wybitnej sezonowości pracy w cegielniach oraz konieczności wyzyskania ciepłej pory roku Kongres domaga się na zasadzie znowelizowanej Ustawy o czasie pracy w przemyśle (art. 5) przedłużenia czasu pracy w cegielniach do 60 godzin tygodniowo w sezonie, tj. w miesiącach od kwietnia do października włącznie.

4) Wobec tego, że w kraju prawie że nie są wyrabiane nowoczesne maszyny ceramiczne, ułatwienie wwozu takowych z zagranicy jest nader pożądane ze względu na konieczność modernizacji zakładów polskich.

5) Ze względu na znaczne zadłużenie cegielń kredytami krótkoterminowemi konieczną jest zmiana tych kredytów na długoterminowe — amortyzacyjne.

6) Kongres domaga się obniżenia i zrównania dla całego kraju dolnej granicy dziennego zarobku ze zł 2 do zł 1,50, od którego składki ubezpieczeniowe obciążają wyłącznie pracodawcę.

7) Kongres uznaje, że przywrócenie kredytów na meljoracje szczegółowe jest konieczne i korzystne dla gospodarstwa narodowego Polski.

8) Ze względu na znaczne braki w fachowem wykształceniu personelu w cegielniach, Kongres wypowiada się za popieraniem szkolnictwa ceramicznego niższego i średniego. Jednocześnie Kongres gorąco zaleca jak największe zatrudnienie personelu wykwalifikowanego w cegielniach.

9) Wobec powiększenia się możliwości eksportowych dla wyrobów ceramicznych formatów niepolskich, Kongres zwraca się z prośbą do Pana Ministra Spraw Wewnętrznych o przelanie prawa udzielania zezwoleń na wyrób cegły formatów niepolskich z Min. Spraw Wewn. na Urzędy Wojewódzkie i to celem przyspieszenia toku postępowania.

10) Kongres stwierdza, że wyroby ceramiczne są półfabrykatami, przerabianemi w pokrewnych przemysłach.

11) Wobec tego, że tylko nieznaczna ilość cegielń jest członkami fachowych Zrzeszeń ceramicznych, większość zaś do Zrzeszeń nie należy i uchyla się w ten sposób od wpływów fachowych tych Zrzeszeń, Kongres wypowiada się za zastosowaniem przymusu należenia cegielń do Zrzeszeń rejonowych — na zasadzie nowej Ustawy przemysłowej, o ile rejonowe związki wypowiedzą się za przymusem.

Rezolucje w sprawie racjonalizacji budownictwa.

1) Wobec tego, że kwestją decydującą w budownictwie jest wysokość kosztów budowlanych, należy dążyć do dalszej racjonalizacji i potanienia budownictwa. Również konieczną jest stabilizacja cen na poziomach, gwarantujących opłacalność i godziwy zysk dla przemysłowców budowlanych i wytwórczych.

2) W tym celu należy nawiązać bliższą współpracę z jednej strony pomiędzy projektodawcami i przemysłowcami budowlanymi, z drugiej — przemysłowcami wytwarzającymi. Wspólne zjazdy, konferencje i odczyty dyskusyjne wydają się być bardzo pożądanemi.

3) Biorąc pod uwagę wielkie korzyści materjalne i gatunkowe, wynikające z szerszego zastosowania w budownictwie pustaków ceramicznych, należy specjalną uwagę zwrócić na propagowanie tego materjału wśród projektodawców, zleceniodawców i przemysłowców budowlanych. Zaleca się rejonowym Związkom Ceramicznym zająć się uświadamiającą propagandą pustaków i nowoczesnych sposobów zastosowania takowych w budownictwie.

4) Dalsza normalizacja najbardziej rozpowszechnionych typów pustaków jest pożądaną.

5) Wobec dowolności, panującej w Polsce co do grubości budowy ścian w domach mie-

szkalnych, będącej rezultatem zapatrywań osobistych budujących jednostek, nie zaś wynikiem badań naukowych, I. Kongres Ceramiczny R. P. wypowiada się za ustaleniem norm minimalnej grubości ścian w domach mieszkalnych z cegły pełnej, z pustaków ceramicznych i przy zastosowaniu izolacji powietrznej w murach, przy jednoczesnym podziale Polski na rejony izotermiczne wzorem Szwecji.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU RB.

W czerwcu rb. zamorskie obroty towarowe wykazują spadek o 69.557 t. W porównaniu do tego samego miesiąca roku ubiegłego nastąpił jednak wzrost.

Zamorskie obroty towarowe w miesiącu sprawozdawczym osiągnęły liczbę 550.044 t. wobec 619.601 t. w maju rb. Z ogólnej liczby, obrotu zamorskiego 72.450 t. przypada na przywóz i 477.594 t. — na wywóz.

Analizując obydwie pozycje obrotu towarowego z zamorzem stwierdza się, co następuje:

W miesiącu czerwcu nastąpił spadek importu o 20.670 t. Na spadek ten złożyło się zmniejszenie o około 50% importu złomu. Przywóz tego artykułu wyniósł 21.950 t. wobec 43.680 t. w maju rb. Inne artykuły wykazały mniejszy spadek, a mianowicie: owoce świeże (z powodu zakończenia się sezonu na cytryny i pomarańcze) 1.845 t. (2.845 t.), tłuszcze i oleje zwierzęce — 1.033 t. (1.414 t.), skóry — 1.867 t. (2.679 t.), nasiona oleiste — 4.714 t. (6.008 t.) oraz bawełna i odpadki bawełniane — 5.347 t. (5.594 t.) Mimo spadku niektórych towarów czerwiec wykazuje również wzrost i to następujących towarów: ryż surowy — 8.129 t. (11 t.), żużle Thomasa — 3.702 t. (573 t.) i piryty — 9.245 t. (5.805 t.)

W czerwcu rb. brak pozycji fosforytów, których w maju rb. przywieziono 8.263 t. Eksport w miesiącu sprawozdawczym spadł w porównaniu do maja rb. o 48.887 t. Na spadek ten złożyło się zmniejszenie wywozu głównie towarów masowych jak cukier — 15.101 t. (17.741 t.), bekony — 1.870 t. (2.286 t.), jaja — 1.648 t. (3.032 t.), makuchy — 841 t. (3.217 t.), deski i łaty — 23.812 t. (28.969 t.), węgiel eksportowy — 386.834 t. (428.978 t.), szyny kolejowe — 1.801 t. (5.111 t.), wyroby stalowe i żelazne — 1.645 t. (1.826 t.), oraz papa, tektura i papier — 1.288 t. (1.552 t.) Wzrost wykazują następujące towary: wyroby z drzewa — 1.115 t. (431 t.), koks — 12.530 t. (9.091 t.) i węgiel bunkrowy — 18.373 t. (14.259 t.) W miesiącu sprawozdawczym podkreślić trzeba pojawienie się znowu nawozów azotowych w ilości 3.048 t.

Szczegółowe dane o imporcie i eksporcie w czerwcu rb. podaje następujące zestawienie:

IMPORT	w tonach
ryż	8.129
owoce świeże	1.845
owoce suszone	72
orzechy i migdały	20
korzenie	33
kawa, kakao, herbata	727
tytoń	552
napoje alkohol. prócz wina	7
śledzie	17
fosforyty	—
żużle Thomasa	3.702
sadze	18
tłuszcze i oleje zwierzęce	1.033
skóry	1.867
nasiona oleiste różne	4.714
oleje	156
żywica	77
kauczuk	629
wyroby gumowe	144
tłuszcze i oleje rośl.	258
asfalt	1
garbniki	744
farby	22
ruda żelazna	2
piryty	9.245
złom żelazny	21.950
cyna	13
cynk	—
metale różne	303
wyr. stal. i żel.	110
maszyny, apar. i części	254
samochody i motoc.	40
szmaty	619
celuloza	270
papa, tektura i papier	599
bawełna i odpadki	5.347
juta	941
len, konopie, sizal itp.	183
wełna i odpadki	944
różne	6.125
Razem:	72.450

EKSPORT	w tonach
mąka ryżowa i pastewna	363
cukier	15.105
napoje alkohol.	25
sól	168
bekony	1.870
wędliny	158
ptactwo bite	47
jaja	1.648
makuchy	841
melasa	—
skóry	41
deski i łaty	23.812
bale i słupy	—
wyroby z drzewa	1.115
klepki	101
dykty	592
meble gięte	246
wyroby koszykarskie	9
węgiel eksportowy	386.834
węgiel bunkrowy	18.373
koks	12.530
saletra	—
nawozy azotowe	3.048
soda	468
karbid	172
salmiak	—
biel cynkowa	166
szyny kolejowe	1.801
wyroby żel. i stal.	1.645
cynk	328
blacha cynk.	226
ruda mangan.	15
celuloza	275
papa, tektura i papier	1.288
bawełna	11
makuchy i wyr. włókien.	679
różne	3.598
Razem:	477.594

Ruch pasażerski w czerwcu rb. w porównaniu z majem, wykazuje spadek. Przyjechało do portu gdyńskiego 443 pasażerów; w tem 14 pasażerów z Anglji, 26 z Danji, 25 z Finlandji, 21 z Holandji, 2 z Niemiec, 252 ze Stanów Zjednoczonych Am. Półn., 27 ze Szwecji i 76 z Rosji Sowieckiej. Wyjechało natomiast 583 pasażerów: w tem 290 pasażerów do Anglji, 1 do Belgji, 3 do Danji, 2 do Estonji, 3 do Holandji, 136 do Łotwy, 1 do Norwegji, 7 do Stanów Zjednoczonych A. P. i 140 do Szwecji.

Ogólny ruch pasażerów w czerwcu wyniósł 1.026 osób.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU B. R.

Ogólna ilość towarów, przewiezionych statkami polskiej floty handlowej w ciągu miesiąca czerwca wyniosła 77.823,8 ton. Stanowiłoby to o 6.988,6 ton więcej, niż w miesiącu maju. Do sumy jednak 77.823,8 ton wliczone są 18.520 ton towarów, przewiezionych trampami Żeglugi Polskiej. Ponieważ przewozy uskutecznione za pomocą trampów nie były włączone do sprawozdania z pracy polskiej floty handlowej za maj, wydaje się koniecznem w celach porównawczych odliczyć ilość towarów, przewiezionych trampami od ogólnej liczby przewozów w miesiącu czerwcu. Otrzymamy wtedy 59.303,8 ton towarów, co stanowiłoby w porównaniu do przewozu uwzględnionych w sprawozdaniu poprzedniem o 11.531,4 ton mniej

Z ogólnej ilości przewiezionych 77.823,8 ton towarów przypadło na wywóz 65.603 ton, na przywóz 11.435 ton i na przewóz pomiędzy obcemi portami 785,8 ton. Pozatem statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią a Ameryką 580 pasażerów oraz na linji Constanca—Palestyna 1.447. To samo towarzystwo przewiozło pomiędzy Polską a Ameryką 420 worków poczty.

Z ogólnej ilości towarów, przewiezionych przez naszą flotę handlową na statki linij regularnych Żeglugi Polskiej przypadło 13.579 ton o 1.174 ton więcej niż w maju. Z tej ilości na wywóz przypadło 7.301 ton, czyli o 1.327 ton więcej niż w maju, na przywóz 5.962 tony o 130 ton mniej niż w miesiącu poprzednim. Pomiędzy portami przewieziono 316 ton (o 24 ton mniej niż w maju).

Z przytoczonych liczb wynika, że zmniejszenie przewozów na linjach regularnych Żeglugi Polskiej, zaobserwowane w ciągu dwóch pierwszych miesięcy II-go kwartału rb. ustało. Przewozy na poszczególnych linjach wyraziły się w liczbach następujących. Na linji Rotterdamskiej przewieziono ogółem 5.900 ton towarów (o 34 ton mniej niż w maju). Z tego przypadło na wywóz 1.896 ton i na przewóz 3.956 ton, wreszcie na przewóz między obcemi portami 48 ton; na linji Antwerpijskiej przewozy wyniosły 4.248 ton (o 743 ton więcej niż w maju), z ilości tej przypadło na wywóz 3.096 ton, na przywóz 1.042 i na przewóz między obcemi portami 110. Przewozy na linji fińskiej wyniosły 2.050 ton (o 15 ton mniej niż w maju), z czego na wywóz przypadło 1.593 ton, na przywóz 299 ton i na przewóz między obcemi portami 158.

Wreszcie na linji Gdynia—Hamburg przewieziono 1.381 ton towaru (o 65 ton więcej niż w maju), z czego na wywóz przypadło 716 ton na przywóz 665 ton.

Trampy Żeglugi Polskiej wywiozły w czerwcu 15.820 ton węgla, przywiozły zaś 2.700 ton tomasyny. Łączna ilość towarów, przewiezionych statkami Żeglugi Polskiej wyniosła więc w czerwcu 32.099 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły ogółem w ciągu czerwca 7.824 ton, czyli, że wzrost przewozów w porównaniu do maja br. wyraził się w liczbie 78 ton. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 5.131, z czego na Gdynię 3.543 i na Gdańsk 1.588. Wywóz tak z Gdyni jak i Gdańska uległ obniżce, a mianowicie z Gdyni o 273 ton i z Gdańska o 332 ton.

Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni nastąpił dalszy spadek wywozu szynek i bekonów (o 220 ton) z 1.595 t. do 1.375 ton; również spadł wywóz jaj o 701 ton (z 1.669 do 968) spadek tych dwóch artykułów skompensowany został częściowo wywozem masła z Gdyni do Londynu w ilości 499 ton. Wywóz drzewa z Gdańska obniżył się o 496 ton, wzrósł natomiast wywóz parafiny do 361 ton. Ilość towarów, przewiezionych z portów Londynu i Hull do Gdyni i Gdańska wyniosła 2.693 ton, w tem przywieziono do Gdyni z Londynu 774 ton i z Hull 641 ton, do Gdańska przywieziono z Londynu 286 ton i z Hull 992 ton.

Statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły w ciągu miesiąca czerwca dwie podróże do Ameryki i jedną z Ameryki.

Pomimo odbycia aż trzech podróży w miesiącu sprawozdawczym, ilość pasażerów, przewiezionych pomiędzy Gdynią a Ameryką, wyniosła 580 osób, co w porównaniu do 907 pasażerów, przewiezionych w miesiącu maju daje spadek o 327 osób. Równie znaczny spadek dał się zaobserwować i w przewozie towarów i poczty. Gdy mianowicie w maju przewieziono 1.894 ton towarów, to w czerwcu przewóz ten wyraził się w liczbie 594 ton (do Ameryki 514 ton, z Ameryki 80 ton). Poczty zaś przewieziono 420 worków (z Ameryki 37 i do Ameryki 383), podczas gdy w maju przewieziono w obu kierunkach 698 worków. Na linji Palestyńskiej również dał się zaobserwować spadek ruchu pasażerów. Gdy mianowicie w maju przewieziono pomiędzy Constancą a Palestyną łącznie 2.281 pasażerów, to w czerwcu ilość pasażerów spadła do 1.447 osób. Ilość towarów, przewiezionych na tej linji w czerwcu nieco wzrosła ze 381,7 ton w maju do 469,8 ton w czerwcu. Zaznaczyć wypada, że z nadejściem letniego sezonu P. T. T. O. uruchomiło w porozumieniu z Polsko-Brytyjskiem Towarzystwem Okrętowem należący do tego towarzystwa statek „Warszawa" dla celów wycieczkowych na Bałtyku. Wycieczki te cieszą się powodzeniem. Oprócz tego P. T. T. O. wzorem lat ubiegłych zorganizowało szereg wycieczek statkami transoceanicznemi do wybrzeży innych mórz.

4 statki towarzystwa „Polskarob" odbyły w miesiącu sprawozdawczym 13 podróży (o 4 podróże mniej niż w maju). W związku z tem ilość wywiezionego przez nie węgla obniżyła się z 48.410,5 t. do 36.833 t. Z wywiezionego zGdyni węgla na Szwecję przypadło 27.738,5 t. (w maju 38.845,5 t.) na Norwegję 3.100 (w maju 9.565 ton) i wreszcie na Belgję 5.978,5 ton (w maju 0 ton). Statki „Polskarob" w miesiącu czerwcu zawinęły do następujących portów: Västeras (dwa razy), Norrköpingu (dwa razy), Malmö (dwa razy), Stockholmu (dwa razy), Göteborga (dwa razy), Gandawy, Antwerpji i Kristiansand.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W CZERWCU B. R.

W ogólnem położeniu gospodarczem Gdyni większe zmiany nie nastąpiły. Na rynku pieniężnym płynność naogół została utrzymana pomimo wzmożonego zapotrzebowania gotówki w związku z ożywieniem ruchu budowlanego i nadchodzącym sezonem żniw. Wypłacalność wekslowa uległa pod względem sumy ogólnej protestów zmniejszeniu ze zł 209.701,30 do zł 116.983,91. Ilość weksli protestowanych wzrosła o 25 sztuk.

6 gdyńskich instytucyj kredytowych skupiło w miesiącu czerwcu walut i dewiz na łączną sumę zł 4.635 tysięcy, czyli o miljon 500 tysięcy mniej niż w miesiącu poprzednim.

W przemyśle w ciągu czerwca panowało wielkie ożywienie.

Łuszczarnia Ryżu pracowała na trzy zmiany, zatrudniając 200 robotników. Przerobiony surowiec w ⅔ sprzedawano w kraju, resztę wywożono na eksport. Cena surowca spadła o 3%, co automatycznie pociągnęło za sobą i obniżkę ceny na ryż wyłuszczony. Olejarnia „Union" pracowała również z ożywieniem. Produkcja olejów przeznaczona była wyłącznie na rynek krajowy. Eksportowano natomiast makuchy, które na rynku krajowym narazie nie mają większego zbytu. Cena na oleje na rynku wewnętrznym kształtowała się zniżkowo. Dość dużym popytem cieszyły się oleje techniczne dla wyrobu mydeł, gdzie zastępują one łój. Fabryka Krzeseł „Gościcino" w porównaniu z ubiegłym miesiącem zwiększyła znacznie swoją produkcję. Wprawdzie eksport zmalał, ale dużą chłonność wykazał rynek krajowy. Znaczne ożywienie panowało w cegielniach i tartakach. Tartaki pracowały na trzy zmiany.

Na rynku spożywczo - kolonjalnym panował naogół zastój. „Święto Morza" nie ziściło pokładanych nadziei kupiectwa. Najwięcej zawiodły się restauracje. Obroty produktami spożywczemi były normalne. Owoce suszone przy dużych zapasach i silnej podaży wykazywały spadek cen. W owocach świeżych z powodu zakończenia się sezonu wyprzedawano resztki zapasów przy mocnych cenach, zwiększyły się obroty jedynie cytrynami. Ceny herbaty, kawy i korzeni miały tendencję zniżkową z powodu dużych zapasów, poczynionych przy zakupach spekulacyjnych przed wprowadzeniem nowej taryfy celnej.

Na rynku konfekcyjno - włókienniczym bławaty wykazały duże ożywienie przy cenach utrzymanych. Konfekcja z powodu kilku dni gorących miała również sporadyczne okresy ożywienia. Obroty w tej branży utrzymały się naogół na poziomie ubiegłego roku.

NOWE INWESTYCJE W PORCIE.

Dnia 6 lipca br. na nabrz. Angielskiem rozpoczęto roboty ziemne pod budowę stacji bunkrowej (nowe zbiorniki) dla zaopatrywania statków w płynne paliwo.

Inwestycje powyższe wykonuje Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin".

ROZBUDOWA PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU.

W zakresie robót budowlanych morskich ukończono 605 mb. nabrzeża, ustawiono 406 mb. skrzyń żelbetowych. W robocie znajduje się pomost długości 160 mb.

Roboty czerpalne wykonywane w basenie Prezydenta pod nabrzeża mola południowego oraz w III basenie wewnętrznym. Wyczerpano ogółem 67.951,72 m^3 gruntu z czego 59.026,99 m^3 wyrefulowano na tereny portowe. Pozatem wykonano ręcznie na placu „Pageda" 32.244,44 m^3 robót ziemnych w torfie. —

W zakresie robót drogowych wykonano 14.900^3 robót ziemnych, ułożono 1.172 mb. krawężnika betonowego i zabrukowano 4.736 m^2 jezdni.

W zakresie robót budowlanych ukończono i objęto w użytkowanie budynek biura Funduszu Bezrobocia przy drodze Okrężnej o wym. 33,0 × 15,0 m. W budynku gospodarczym f-my „Progress" przy nabrzeżu Śląskiem — wykonano ocieplenie budynku o wym. 14.40 × 6,80 przez wyłożenie ścian cegłą od wewnątrz.

Przy budowie magazynu nr. 8 wykonano ławy fundamentowe pod ramy żelbetowe. Rozpoczęto ustawienie deskowania ram żelbetowych. Zabetonowano połowę stropu żelbetowego nad częścią podpiwniczną.

BEZPOŚREDNIE REGULARNE POŁĄCZENIE GDYNI Z PORTAMI INDJI BRYTYJSKICH.

Dnia 23 lipca br. zawinie do Gdyni statek „Rinda", należący do linji Wilh. Wilhelmsen — Oslo.

Statek ten o pojemności 9 430 ton zapoczątkuje bezpośrednią komunikację pomiędzy Gdynią a portami Indji Brytyjskich, która w dalszym ciągu będzie utrzymywana przez współpracujące towarzystwa Wilh. Wilhelmsen Oslo i Ostasiatiska Kompaniet w Göteborgu.

Statki tych towarzystw są to przeważnie nowoczesne motorowce o przeciętnej pojemności 9—10.000 ton, zaopatrzone w urządzenia chłodnicze, nadające się specjalnie do przewozu wysokowartościowych towarów drobnicowych.

Statki tej linji będą zawijać do portów Karachi, Bombay, Allepey, Madras, Kalkuta, Rangoon oraz do innych portów Indji w razie dostatecznej ilości ładunków.

Czas trwania podróży z Gdyni do pierwszego portu Indji przez kanał Suezki wynosi około 6 tygodni.

Oba wyżej wymienione towarzystwa utrzymywały dotychczas regularną komunikację pomiędzy portami Skandynawji i Kontynentu a Indjami. Obecnie linja ta została rozszerzona i na Gdynię, wypełniając tem samem poważną lukę w bezpośrednich połączeniach Gdyni z portami dalekiego wschodu.

Uruchomienie tej nowej linji przyczyni się niewątpliwie w znacznej mierze do rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a Indjami Brytyjskiemi i umożliwi polskim eksporterom wysyłanie towarów bezpośrednio do Indji, bez posługiwania się obcemi portami przeładunkowemi.

Nową linję zastępuje i udziela wszelkich informacyj oraz notowań stawek frachtowych firma Bergenske Baltic Transports Ltd., Sp. z o. o. w Gdyni.

ODZNACZENIA DLA DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO I DYREKTORA „ŻEGLUGI POLSKIEJ".

Dnia 14. 7. br. w godzinach popołudniowych na ss. „Gdynia" podczas rejsu z Gdyni do Jastarni poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny Królestwa Rumunji p. prof. Cadere udekorował dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego Komandorją Korony Rumuńskiej, a dyrektora Żeglugi Polskiej i prezesa Oddziału Izby Handlowej Polsko - Rumuńskiej p. Feliksa Kollata Krzyżem Oficerskim Gwiazdy Rumuńskiej. Przy dekoracji asystowali członkowie zarządu Izby Handlowej Polsko - Rumuńskiej w Gdyni, Rada Nadzorcza „Żeglugi Polskiej" z prezesem p. Wachowiakiem na czele. —

Z Portu Gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W CZERWCU B. R.

Przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu czerwca b. r. wyraził się w ogólnej liczbie 500.496.6 ton, co w porównaniu do poprzedniego miesiąca — maja b. r. stanowi spadek o 48.319 ton, natomiast w stosunku do tegoż miesiąca roku ubiegłego jest to wzrost bardzo poważny bo wynoszący aż 146.280,4 ton. Z ogólnej ilości przeładunków na przywóz przypadło 37.042,8 ton (o 13,4 tys. ton więcej niż w czerwcu 1933 r.) i na wywóz 463.453,8 ton (o 132.898 ton więcej niż w czerwcu 1933 r.)

Wzrost przywozu przypisać należy prawie wyłącznie wzmożonym ładunkom rud i fosforytów. Sytuacja ta uwidacznia się z przytoczenia liczb następujących: rud w

czerwcu b. r. przywieziono 6388.4 ton (w czerwcu 1933 — 3749,8 ton), siarczanów w czerwcu b. r. 1201,7 ton, gdy w czerwcu roku ubiegłego przywozu tego surowca wogóle nie było: to samo dotyczy fosforytów, których w czerwcu z. r. nie przywieziono wogóle, gdy tymczasem w roku bieżącym przywieziono poważną ilość 10278,9 ton. Wzrost przywozu dał się zanotować również przy następujących towarach — nasiona 1785,4 ton (1172.8) śledzie solone 811,9 ton (473,1) przędza wełny 120,5 ton (65,6) przędza bawełny 321,6 ton (297) szmaty 144,8 ton (91,9) żelazo surowe 360.8 ton (3,3) żelazo i stal — 1939,6 ton (288,1). Zmniejszenie wykazały towary następujące: kawa — 263,9 ton (273,3) kakao 81,7 ton (99,7) tłuszcze zwierzęce i oleje 733,8 ton (1312,1) melasa — (2214 ton) wełna 8,6 ton (182,3).

Co się tyczy wywozu, to zwiększenie obrotów spowodowane zostało przez wywóz znacznie większych ilości zboża, mąki, węgla i drzewa, czyli podstawowych, za wyjątkiem węgla, artykułów obrotu handlowego W. M. Gdańska. W konkretnych liczbach stan ten przedstawia się w sposób następujący: Pszenicy wywieziono w czerwcu b. r. 19119,2 ton (7433,8) żyta 33777,3 ton (20.738 8) jęczmienia 4399,5 ton (3430,3) roślin strączkowych 2436.6 ton (2108,8) mąki 6033,9 ton (423.9) materjałów drzewnych 77.614,5 ton (57,729,7) węgla 276.040,7 ton (201.964,7).

Zmniejszenie wywozu wykazały towary następujące: bekony 124,7 ton (163,2) smary 194,7 ton (1276,1) makuchy 67 ton (1600,2) i cynk 269,1 ton (1039,5). Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za pierwsze półrocze b. r. w przywozie przedstawiają się w sposób następujący:

styczeń—czerwiec 1934 roku	235.317.8	ton
styczeń—czerwiec 1933 roku	189.951.8	ton
wzrost	45.366	ton

W wywozie za ten sam okres liczby są następujące:

styczeń—czerwiec 1934 roku	2870.832.4	ton
styczeń—czerwiec 1933 roku	2066.924.9	ton
wzrost	803.907.5	ton

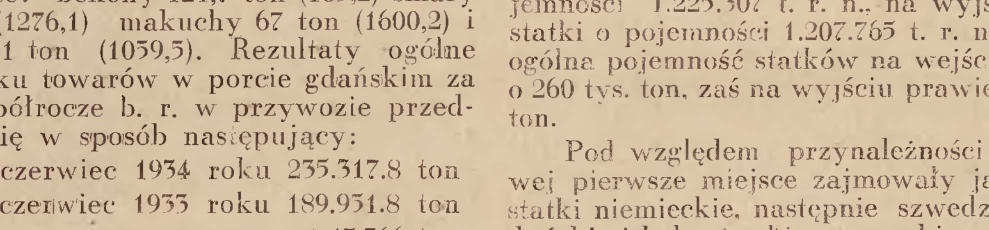
Ogólny wzrost obrotów wyniósł więc 849.273 5 czyli o prawie 38% w porównaniu do tego samego okresu z roku ubiegłego. W Gdyni wzrost przeładunków procentowo wzrósł o 28% zaś ilościowo o 728.340 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM ZA CZERWIEC I ZA I. PÓŁROCZE B. R.

W ciągu czerwca b. r. do portu gdańskiego zawinęło 413 statków o ogólnej pojemności 243.333 ton rejestr. netto, wyszło zaś z portu 418 statków o łącznym tonażu 243.124 t. r. n. pod względem tonażu dał się zauważyć w porównaniu do tychże liczb z roku ubiegłego spadek na wejściu o 14.000 t. r. n., zaś na wyjściu o 27.000 t. r. n.; liczba statków natomiast tak na wejściu jak i na wyjściu była nieco większa, a mianowicie na wejściu o 30 jednostek, zaś na wyjściu o 71 jednostek, jest to wskazówką, pojemność statków, zawijających do portu gdańskiego naogół spadła dosyć pokaźnie.

Co się tyczy wyników ruchu statków za I półrocze, to przedstawia się on w liczbach następujących: na wejściu było 2.296 statków o łącznej pojemności 1.485.121 t. r. n., na wyjściu zaś 2.316 statków o pojemności 1.496.377 t. r. n. Odnośne liczby z roku ubiegłego były następujące: na wejściu 1.970 statków o pojemności 1.225.307 t. r. n., na wyjściu 1.963 statki o pojemności 1.207.765 t. r. n., czyli, że ogólna pojemność statków na wejściu wzrosła o 260 tys. ton, zaś na wyjściu prawie o 290 tys. ton.

Pod względem przynależności państwowej pierwsze miejsce zajmowały jak zwykle statki niemieckie, następnie szwedzkie, dalej duńskie i holenderskie, norweskie, polskie itd.



ORGANIZACJA RZECZOZNAWSTWA PORTOWEGO W SZCZECINIE.

Rzeczoznawcy portowi w Szczecinie są zorganizowani przy miejscowej Izbie Przemysłowo - Handlowej (Industrie u. Handelskammer zu Stettin). Rola Izby ogranicza się do rozpatrywania wniosków i badania kwalifikacyj kandydatów, ubiegających się o stanowiska rzeczoznawców portowych w tej lub innej dziedzinie, następnie zaprzysięgania ich oraz wciągania na listę rzeczoznawców. Ponieważ dla różnych towarów i czynności stoi do dyspozycji po kilku ekspertów. Izba stara się zachowywać kolejność w przydzielaniu poszczególnych rzeczoznawców dla firm lub osób, które zgłosiły podanie o wyznaczenie rzeczoznawcy w celu wydania potrzebnej opinji o towarze. Opłaty za wykonywanie czynności

rzeczoznawczych są pobierane ściśle według taryfy zatwierdzonej przez Izbę.

Do dyspozycji interesantów stoją różne kategorje rzeczoznawców, a mianowicie:

a) w odniesieniu do towarów przechodzących przez port:

1. rzeczoznawcy ilościowi oraz 2. rzeczoznawcy jakościowi;

b) w odniesieniu do potrzeb żeglugi — dyspaszerowie dla żeglugi morskiej i rzecznej oraz rzeczoznawcy dla:

1. okrętów i budownictwa okrętowego,
2. maszyn i motorów okrętowych,
3. uszkodzeń statków i różnego rodzaju reparatur,
4. żeglugi morskiej, zdatności statków, ich wyposażenia oraz ożaglowania i olinowania,
5) stwierdzenia zanurzenia i wagi okrętu według pomiaru (Tiefgangsfeststellungen und Gewichtsfeststellungen laut Eichung für Fluss und Seeschiffe),
6) żeglugi rzecznej, wyposażenia statków rzecznych, uszkodzeń i reparatur szkut, parowców rzecznych i żaglowców,
7) maszynowych urządzeń statków rzecznych.

Grupa rzeczoznawców ilościowych tworzy sobą specjalną instytucję t. zw. „Die beeidigten und öffentlich angestellten Wäger zu Stettin", stojącą pod patronatem Izby. Instytucja ta pod względem formy stanowi coś w rodzaju spółdzielni, bowiem opłaty z tytułu dokonywanych ekspertyz pobierane są na rzecz stowarzyszenia i dzielone tam między członków instytucji.

Poza czynnościami właściwemi dla tego typu rzeczoznawców jak ważenie, mierzenie i liczenie towarów, członkowie tego stowarzyszenia są uprawnieni także do brania próbek z niektórych towarów jak pasza, zboża, produkty ziemniaczane, fosforyty, nasiona itd.

Podczas gdy ekspertom ilościowym przysługuje prawo brania próbek tylko niektórych określonych towarów, to ograniczenie to nie odnosi się do upoważnionych w charakterze rzeczoznawców i zaprzysiężonych przez Izbę chemików handlowych. Chemicy ci upoważnieni są tak do ciągnienia próbek jakoteż i przeprowadzania analiz jakościowych w odniesieniu do wszystkich towarów.

Stwierdzanie stanu opakowania towaru, przychodzącego okrętem oraz opinjowanie czy np. uszkodzenie danego towaru może stać w związku z wadliwem ułożeniem go w luku okrętowym lub tp. (stanung und damit zusammenhängende Schiffsangelegenheiten) należy do kompetencji specjalnego Biura Rzeczoznawców Izby (Expertenbüro der Industrie und Handelskammer). Biuro to zatrudnia w tym celu wysłużonych kapitanów i wystawia dla zainteresowanych opinje i zaświadczenia w tej materji.

Najliczniej reprezentowana jest grupa rzeczoznawców jakościowych. Na każdy rodzaj towaru, jaki przez port przechodzi, przypada po jednym, a w wielu wypadkach po kilku rzeczoznawców.

FRANCJA PRZYJĘŁA ZASADĘ SUBWENCJONOWANIA NIEKONTRAKTOWEJ ŻEGLUGI.

5-go lipca senat francuski olbrzymią większością przyjął projekt „ustawy Tasso" zapewniającej poparcie finansowe francuskiej żegludze morskiej, nie związanej z rządem kontraktami na przewóz poczty, pasażerów i towarów na określonych linjach. Chodzi tu o żeglugę nieregularną i niektóre linje, nie korzystające z subwencyj, wypłacanych w formie kontraktów. Kwota subwencji świeżo uchwalonej szacuje się na 150 mil. franków. Kwota wypłaca się za tonaż; klauzula autora projektu Tassa, dotycząca udziału rządowej subwencji w płacach załodze, w senacie upadła. Redakcja ustawy uwzględnia nadwyżki za szybkość okrętową, stawia minimalne przebiegi dobowe jako warunek wypłaty subwencji dla poszczególnych kategoryj okrętów, przewiduje specjalne zwyżki dla żeglugi do morza Czarnego. Z otrzymanej subwencji towarzystwa żeglugi winny 20% wydatkować w ciągu 5 lat na budowę na stoczniach francuskich nowych statków, łącznie z instalacjami.

Dla pokrycia wydatków, wynikających z przyjęcia nowej ustawy opłaty celne podnoszą się do 4% maksimum obecnych stawek.

DEKRET O WYŁĄCZNOŚCI PRZEWOZÓW DLA STATKÓW FRANCUSKICH.

Journal Officiel z 3. 7. ogłasza dekret umożliwiający zapewnienie w razie potrzeby wyłączności dla francuskiej bandery przewozów do Francji francuskich produktów kolonjalnych.

TRAMPING ANGIELSKI OTRZYMUJE 2 MIL. FUNTÓW SUBWENCJI.

3 lipca w izbie Gmin przewodniczący Board of Trade Mr. Runciman oświadczył, iż rząd brytyjski uchwalił wniesienie do parlamentu projektu subwencji dla żeglugi nieregularnej w wysokości 2 mil. funtów, na przeciąg jednego roku. P. Runciman powoływał się na politykę subwencyjną innych państw, wobec czego pomoc dla trampingu angielskiego ma mieć charakter czysto defensywny. W sprawie zapewnienia banderze angielskiej przewozów pomiędzy poszczególnemi częściami Imperjum p. Runciman oświadczył, że tylko w razie koniecznej potrzeby rząd sięgnie do tego środka. Przewiduje się również pomoc dla armatorów rozbierających swe statki i budujących nowe.

W ten sposób żegluga angielska, już korzystająca ze skutków dewaluacji funta ang. otrzymuje nowe wydatne poparcie, umożliwiające jej tak walkę konkurencyjną, jako też i systematyczne odnawianie tonażu, co znacznie zwiększa zdolność konkurencyjną, z powodu bardzo licznych udoskonaleń, zapewniających tanią eksploatację nowych statków.

DLACZEGO ZWYŻKA SEZONOWA OBJĘŁA W TYM ROKU RÓWNIEŻ FRACHTY ŚRÓDZIEMNEGO MORZA.

Zazwyczaj zwyżka sezonowa, spowodowana letnim eksportem drzewa obejmuje Bałtyk i skrajną północ Europy. W roku bieżącym jednakże zwyżka ogarnęła również morze Śródziemne. Jest to zjawisko wyjątkowe i tłumaczy się odmiennemi od zwyżki bałtyckiej przyczynami.

Zazwyczaj zapotrzebowanie na tonaż na La Platę rozwijało się w sierpniu i nawet we wrześniu. Pokrywało się ono w dużej mierze trampami greckiemi, hiszpańskiemi, jugosłowiańskiemi, jako statkami pochodzącemi z obwodu działania „stałej depresji frachtowej". — morza Śródziemnego. Tymczasem w roku bieżącym zapotrzebowanie zarysowało się już w maju. Ten wczesny odpływ tonażu do La Platy przerzedził podaż tonażu na morzu Śródziemnem. Drugą przyczyną wywołującą zwyżkę frachtów jest zakaz swobodnego wywozu zboża z Rumunji. Statek biorący fracht na Śródziemne morze w roku bieżącym nie ma nadziei otrzymania frachtu powrotnego, co odstręcza tonaż i również wywołuje zwyżkę. W ten sposób frachty w kierunku morza Śródziemnego zwyżkowały znacznie: tak. na węgiel frachty zwyżkowały w porównaniu do wiosny o 2 szylingi na tonie.

NIEMCY PRZYŁĄCZYŁY SIĘ DO POOLU NORWOODA.

Skandynawski Pool okrętowy Norwood, stworzony w celu utrzymania stawek frachtowych na drzewo zapewnił sobie przyłączenie się armatorów niemieckich z tonażem na 200 tysięcy standartów. Pool spodziewa się przyłączenia armatorów estońskich, łotewskich i holenderskich. Od czasu utworzenia się Poolu stawki tegoroczne na drzewo zwyżkowały o 10%. Angielski tonaż dla tego poolu nie wchodzi w rachubę: po pierwsze Anglicy mało się poświęcają specjalnie przewozowi drzewa, po drugie, część tego tonażu specjalnego już została zafrachtowana na ten sezon przez ZSSR.

POCZĄTKI WPŁYWU DEWALUACJI MARKI NIEMIECKIEJ NA MIĘDZYNARODOWE INTERESY ŻEGLUGOWE.

Byliśmy już świadkami jak dewaluacja funta stworzyła groźny handicap ujemny dla marynarek konkurujących z brytyjską. Północne państwa, oparte w swym bycie w zbyt dużej mierze o wpływy z żeglugi morskiej musiały odpowiednio zdeprecjonować swe waluty. Obecnie zarysowują się pewne skutki już samych tylko wahań kursu marki niem., które w połączeniu z naciskiem rządowym na żeglugę niemiecką stwarzają trudności dla niektórych rynków frachtowych, sąsiadujących z Niemcami.

Tak, porty belgijskie wywożą poważne ilości tomasyny w kierunku Bałtyku, otrzymując wzamian partje drzewa. Tymczasem zwyczajowe notowanie licznych frachtów na tomasynę w markach niemieckich, obecnie stając się dla niemieckich statków przymusowem, przy jednoczesnem zagrożeniu kursu marki, stwarza dla konkurencji innych statków trudną sytuację. Wycofanie się innego tonażu niż niemiecki z wywozu tomasyny na Bałtyk przynosi również straty dla portów belgijskich i ich interesantów, gdyż w powrotnych frachtach z drzewem bałtyckiem pozostają na placu już tylko statki niemieckie, które miały fracht w tamtą stronę. Tak, wahania walutowe z tendencją zniżkową, w połączeniu z przymusem wobec zależnej od państwa floty, wytwarzają trudności i wypaczają normalne stosunki konkurencji w międzynarodowych przewozach.

AUSTRJA TWORZY FLOTĘ HANDLOWĄ Z OPARCIEM O TRIEST.

Stosownie do umowy świeżo zawartej z Włochami, Austrja jest w stanie uruchomić własną flotę z bazą w Trieście. Początkowo statki będą nabyte okazyjnie, lecz niezwłocznie zamówi się również nowe statki, które będą się budować we Włoszech. Austrja otrzyma do swej dyspozycji place i składy tranzytowe, dla umieszczenia swych wagonów, węgla, towarów tranzytowych. Prócz ustanowienia specjalnych ceł zostaną zniżone również miejscowe opłaty i taryfy kolejowe na italskiem terytorjum.

SKŁADY WOLNOCŁOWE W SUSZAKU.

Port jugosłowiański w Suszaku, posiadający doskonałe połączenie kolejowe ze swem zapleczem środkowo - europejskiem otrzymał obecnie składy wolnocłowe, które są jedynemi tego rodzaju składami w Jugosławji. Port ten posiada bezpośrednie połączenie linjami okrętowemi z Europą Północną i Lewantem.

USTAWIENIE KOTŁÓW OKRĘTOWYCH NA WYSOKOŚCI GŁÓWNEGO POKŁADU.

Na posiedzeniu związku armatorów w Oslo na rewelacyjny temat nowego sposobu ustawienia kotłów okrętowych wygłosił odczyt dyrektor stoczni w Frederikstad p. Meldahl. Zamiast dotychczasowego ustawiania

kotłów na wręgach dennych wg. nowego systemu kotły montowane są na wysokości głównego pokładu. Zyskuje się przez to na objętości tylnej ładowni, na łatwiejszem usuwaniu popiołu, na lepszem przewietrzaniu i higjenicznej pracy palaczy, na późniejszem zalaniu kotłów w razie przecieku w kadłubie statku: nawet możliwa wada — mniejsza stateczność statku okazuje się zaletą nowego systemu. Istotnie, nowe typy statków frachtowych są raczej szerokie i płytkie, czyli posiadające nadmiar stateczności. Przez zmniejszenie tej stateczności zbytecznej statek staje się mniej sztywnym i kołysanie jego jest łagodniejsze. Pierwszym statkiem zbudowanym według nowego systemu jest francuski transportowiec owoców „Felix Henri" o pojemności 3.700 t. br.

Statek ten odbył już 7 podróży w warunkach zimowych i okazał się wysoce pewnym i wygodnym w eksploatacji. Zwiększenie ładowni w jego planach względem zwykłego typu wynosi 11%. W kotłowniach jego temperatura nigdy nie przewyższała temperatury zewnętrznej więcej aniżeli o 5 stopni.

Dwa statki z tego rodzaju instalacjami kotłowemi są obecnie w budowie na stoczni Frederikstad.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

EKSPORT DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

W związku z podejmowaną akcją skierowania i zachęcenia producentów polskich do eksportu na rynek Stanów Zjednoczonych A. P. podajemy niżej szereg wiadomości i uwag odnośnie organizacji i zakupu towarów importowanych przez amerykańskie wielkie domy towarowe:

Większość dużych domów towarowych posiada w Europie swoich agentów zakupów (buyers). Są oni dokładnie poinformowani, jaki towar jest potrzebny, w jakim gatunku i cenie — i na terenie Europy wyszukują odpowiednie źródła zakupów, dają fabrykom wzory oraz instrukcje co do wszystkich wymogów. jakim towar winien odpowiadać — przez nich większość towarów europejskich zostaje do Ameryki importowana. Domy towarowe (Department Stores) operują przeważnie za pomocą tych „buyerów" tak. że wobec tego punkt ciężkości importu do Stanów Zjednoczonych leży nie tam, a w krajach produkcji i spoczywa w ręku buyerów.

Niestety dotychczas droga ta nie była należycie rozumiana i wykorzystana. Może jest to jeden z powodów. że nasze poczynania na gruncie importu do Stanów nie dają dotychczas większych rezultatów.

Pierwsze starania uwidoczniły pewne rezultaty w formie okazanego zainteresowania rynkiem polskim. Akcja wszczęta na miejscu w Stanach Zjednoczonych w kierunku ustalenia nazwisk i adresów powyższych ajentów dała te rezultaty, że możemy podać spis wielkich domów towarowych, adresy ich ajentów w Europie oraz rodzaj towarów, któremi się specjalnie interesują i które importują z Europy.

1) Montgomery Ward and Co., Chicago.

Jest to jedna z największych firm amerykańskich, dostarczających towar klientom swoim drogą poczty (t. zw. mail order business). Posiada ona około 500 sklepów po całych Stanach Zjednoczonych, a w samem Chicago zatrudnia powyżej 5.000 ludzi.

Firma ta zakupy swoje w Europie robi przez firmę „A. Kratly & Co" 30 Place de Meir, Antwerpja, Belgja, która posiada swój oddz. w Niemczech „A. Kratly and Co" Rosestrasse 2, Leipzig C. I. Ostatnio firma zainteresowała się możliwością zakupu w Polsce drutu kolczastego. Dotychczas zapotrzebowanie pokrywane było na rynku belgijskim przez IWECO (International Wire Export Company). Firma A. Kratly ma nawiązać kontakt z hutami na Górnym Śląsku i nawet przesłać im wzory. Jeżeli ceny i warunki sprzedaży będą konkurencyjne — Polska otrzymać może duże zamówienie. Pozatem firma powyższa zakupuje w Europie materjały na pokrycia, bieliznę stołową, pościelową itd., szkło i porcelanę, ewentualnie tanie materjały włókiennicze na ubrania.

2) Soars, Roebuck and Co., Chicago.

Jest to druga wielka firma amerykańska, podobna do poprzedniej (mail order business). Ich agentem zakupów jest w Europie Mr. Otto Horstatt, 32-34 Linden Strasse, Berlin S. W. 68.

3) Marshal Field and Co., Chicago.

Jest to największy dom towarowy w Chicago (Department Store). Ma towary w dobrym gatunku o wyższych cenach. Zakupy w Europie robi przez: Marshal Field and Company 17 Loh Strasse, Chemnitz, Germany. Sprowadza z Europy dość znaczne ilości towaru lepszej jakości np. porcelanę, płótna, wyroby drzewne, materjały na draperje, rękawiczki, buciki, perfumy itd.

4) Mandel Brothers and Co., Chicago Ill.

Duży Department Store w Chicago. Zakupy swoje w Europie robi przez „Associa-

ted Merchandising Co." 1430 Broadway, New York City, która ma agencję swą w Berlınie, 114 Lindenstrasse, Berlin S. W. 68. „Associated Merchandising Corp." jest wielkim domem importowym, który robi zakupy dla bardzo wielu firm amerykańskich. Firma „Mandel Brothers" interesuje się wyrobami płóciennemi (bielizna stołowa, pościelowa, kuchenna etc.), szkłem i porcelaną, materjałami na draperje, pokrycia i firanki, wreszcie rękawiczkami.

5) Carson Pirie, Scott and Co., Chicago.

Firma ta wysłała swoich dwóch agentów do Europy dla zakupu szkła i porcelany. Mieli oni być również w Warszawie.

6) The Fair, Chicago (State, Adams and Deaborn Sts.

Jest to również duży Department Store w Chicago. Zakupy swoje jednak robi bezpośrednio na miejscu, nie posiada w Europie swego ajenta, a towar sprowadza na zasadzie przesyłanych ofert z próbkami i cenami. Kupuje fob New-York City (tj. opłaca cło wysyłający), względnie, o ile ma już ustalony kontakt handlowy z jakąś firmą, port załadowania w Europie. Dotychczas firma ta z Polski kupowała jedynie kosze, głównie do bielizny za pośrednictwem importerów nowojorskich. Prócz tego z Europy sprowadzają głównie wyroby płócienne (bielizna stołowa, pościelowa, kąpielowa, kuchenna etc.) Wymagane wielkości wraz z orjentacyjnemi cenami fob New York City (tj. z cłem).

Naogół stwierdzić należy, że towary, któremi możemy zainteresować firmy amerykańskie są w pierwszym rzędzie: bielizna (stołowa, kuch., pościel., kąpielowa itd.) lniana i bawełniana, materjały na pokrycie i draperje, tanie materjały na ubrania, szkło, porcelana i fajans, rękawiczki (zwrócić uwagę na tamt. przepisy celne co do wymiaru rękawiczek — wszelkich informacyj w tej kwestji udzielić może Konsulat Amerykański w Warszawie) — pozatem koszyki, meble gięte, ewentualnie wyroby specjalne, jak drut kolczasty i inne.

Wobec sprzyjającej konjunktury wynikającej z dążeń ze strony odbiorców amerykańskich do zmiany źródeł zakupów w Europie, byłoby pożądanem wejście w kontakt z ajentami wspomnianych domów amerykańskich.

Byłoby również rzeczą bardzo pożądaną, aby inne gałęzie naszej produkcji jak np. przemysł tekstylny, meblowy, ewtl. stalowy (drut, rury itd.) wysłały do Stanów Zjednoczonych odpowiednich ajentów handlowych z kolekcją wzorów, cen itd. dla nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych i pokazania tamtejszym firmom polskich towarów, które często sprowadza się tam z innych krajów dlatego, że potrafiły one w sposób rzutki i energiczny towar swój na tamt. rynku zaofiarować.

PRZYDZIAŁ W BRAZYLJI DEWIZ ZA TOWARY POLSKIE.

W związku z podjętą przez Poselstwo R. P. w Rio de Janeiro interwencją na rzecz uregulowania zaległych należności z tytułu dostaw towarów polskich, wyjaśniła Dyrekcja Banco de Brasil, że mimo chęci i gotowości ułatwienia wymiany handlowej z Polską, obecne warunki rynku dewizowego nie zezwalają na przyspieszenie zapłaty należności zagranicznych. Zapłatę tych należności wykonuje Bank w granicach możliwości rynku dewizowego, kierując się przy przydzielaniu dewiz zasadą kolejności i stosując w odniesieniu do poszczególnych krajów, utrzymujących stosunki handlowe, zasadę ścisłej równości.

Poselstwo R. P. w Rio de Janeiro.

NOWA TARYFA CELNA W HOLANDJI.

W dniu 18 czerwca 1934 r. została uchwalona przez Parlament holenderski nowa taryfa celna, która weszła w życie z dniem 1 lipca br.

Nowa taryfa ustala 4 zasadnicze grupy towarów: 1) Surowce (bez cła), 2) Półfabrykaty (cło 3 do 6% ad valorem), 3) Środki produkcyj (cło 6% ad valorem), 4) Fabrykaty (cło do 12% ad valorem). Jednocześnie zostały z dn. 30 ub. m. zniesione istniejące dotychczas następujące opłaty dodatkowe:

30% ad val. od towarów w Holandji niewyrabianych,

15% ad valorem od piwa.

20% ad valorem akcyzy na cukier.

15% ad valorem akcyzy na piwo.

Według przewidywań zwyżka stawek nowej taryfy celnej wyrazi się, nie zważając na zniesienie powyższych opłat, we wzroście dochodów Skarbu Holenderskiego z tytułu ceł o około Fl. 21.000.000 — z czego około Fl. Hol. 7.000.000,— wpłynie ze zwiększonych opłat celnych na benzynę. Ogólne ułożenie i nomenklatura taryfy pozostają bez zmian, z tem jednak, że poszczególne grupy towarów zostały bardziej zróżniczkowane.

Do pierwszej zasadniczej grupy towarów zwolnionych od opłat celnych zaliczone są wszystkie surowce oraz fabrykaty w surowej formie, posiadające cechy surowców (jak bawełna, wełna, skóry i rudy żelazne). Do tej pierwszej grupy zalicza się niektóre półfabrykaty, które mogą być uważane z punktu widzenia zapotrzebowania przemysłu holenderskiego za surowce (jak stal profilowa i w płytach, przędza itp.)

Do drugiej zasadniczej grupy ze stawką od wartości od 3 — 6% należą półfabrykaty, przyczem wysokość stawki celnej zależy od stopnia obrobienia artykułu. Tak naprz. skóra podeszwowa opłaca 3%, podeszwy 6%, drzewo piłowane 3%, dalej obrobione 6%, niepolerowany marmur — 3%, polerowany 6% ad valorem.

Trzecia zasadnicza grupa ze stawkami od wartości w wysokości 6% obejmuje środki produkcji, a więc maszyny i ich części, silniki, narzędzia itp.

Do czwartej zasadniczej grupy ze stawkami w wysokości do 12% ad valorem należą wyroby gotowe. W tej grupie rozróżnia się artykuły:

1. Nieprzeznaczone do indywidualnego użytku,
2. Niegotowe jeszcze do bezpośredniego użytku konsumenta, jak np. materjały tekstylne,
3. Zupełnie wykończone, gotowe do użytku konsumenta, bez jakiejkolwiek przeróbki, jak ubrania, obuwie, meble, instrumenty muzyczne itp.

Wysokość stawki celnej zależy od stopnia przystosowania towaru do bezpośredniego użytku konsumenta, przyczem im wyższy ten stopień, tem wyższa jest stawka celna.

Artykuły, wprowadzone do Holandji celem uszlachetnienia i ponownie wycofane zagranicę są bądź zwolnione od opłat celnych, bądź też uprawnione do zwrotu wpłaconego cła przy ich wywozie zagranicę.

Fakt, że Rząd ma prawo, w razie, o ile wpływy celne będą niższe od przewidywanych, podnieść cło na wszystkie wyroby gotowe do 12% ad valorem wskazuje na fiskalny charakter nowej taryfy celnej.

Kara za fałszywe deklarowanie towarów ustalona jest w wysokości do 1000 Fl.

Poniżej podane są nowe stawki celne na szereg artykułów:

Fajans i porcelana — 6%,
Maszyny wszelkie (m. in. do pisania) — 10%,
Aparaty radjowe i części — 12%,
Wyroby z azbestu — 6%,
Opony — 12%,
Naczynia kuchenne — 12%,
Artykuły sportowe i zabawki — 12%,
Blachy metalowe — 6% (ze szlachetnych metali — 3%),
Futra gotowe — 8%,
Puch i pierze — 6%,
Wyroby szczotkarskie — 10%,
Oprawy do okularów — 12%,
Wyroby z kauczuku, gumy i gutaperki — 10%,
Wyroby z celuloidu, galalitu, pertinaxu, bakelitu, celonu itp. — bez cła, za wyjątkiem artykułów przeznaczonych do montowania z innemi artykułami (6%),
Cement — 3%,
Chloroform — 10% (plus Fl. 5,60 od 1 kg),
Kable i druty — 10%,
Filmy kinematograficzne naświetlone — 20 cent. od 1 m.,
Sznury wszelkiego rodzaju — 10%,
Drewno piłowane — deski do skrzyń — 6%,
Drewno piłowane — surowe — 3%,
Duplex i Triplex — 6%,
Inne drzewo obrobione — 6%,
Farby drukarskie — bez cła,
Barwiki do cukierków — Fl. 5 za 100 kg.,
Czekoladki zawierające alkohol — 25%,
Aparaty Roentgenowskie — 10%,
Skóry surowe — 3%,
Wyroby ze skóry — 12%,
Półfabrykaty ze skóry — 6%,
Wyroby żelazne — 3%,
Papier — 6%, wydawnictwa w jęz. obcych — bez cła,
Papierosy — bez cła, akcyza wynosi — 45% ad val.,
Lokomotywy — 6%,
Narzędzia, jak piły, śrubokręty itp. — 6%,
Kapelusze — 12%,
Materjały tekstylne, wełniane — 6%,
Materjały tekstylne bawełniane, niebielone — 3%,
Chustki, ręczniki itd — 10%.
Ubrania, dywany — 12%,
Wyroby nożownicze — 12%,
Owoce świeże — 12%,
Jarzyny — 10%,
Mydło — w kawałkach — 12%, płatki mydlane — Fl. 2,50 od 100 kg., płynne — Fl. 1.25 od 100 kg., inne — Fl. 5 od 100 kg.,
Lak — 6%,
Łóżka — 12%, inne meble — 10%.

Poselstwo R. P. w Hadze.

ZAKAZ PRZYWOZU PASZ DO NORWEGJI.

Z dniem 1 lipca rb. wprowadzony został zakaz wwozu pasz treściwych, w tem również pasz z mięsa wielorybiego. Jednocześnie wprowadzono racjonowanie pasz treściwych. Państwowy Monopol Zbożowy został upoważniony przez Ministerstwo Rolnictwa do udzielania, aż do odwołania, zezwoleń z niniejszego zakazu. Do dnia 10 lipca włącznie wwóz pasz treściwych może mieć miejsce bez specjalnego pozwolenia; komory celne będą jednak obowiązane zdać sprawę Monopolowi Zbożowemu, jacy importerzy wwieźli paszę treściwą, w jakim gatunku i w jakiej ilości.

Dalej Ministerstwo Rolnictwa postanowiło, że do dnia 10 lipca przedsiębiorstwa hurtowe i producenci pasz treściwych z surowców importowanych, mają przesłać do Monopolu Zbożowego zestawienia dotyczące posiadanych na 1 lipca zapasów pasz treściwych.

Przedsiębiorstwa hurtowe pasz treściwych mają przesłać Monopolowi Zbożowemu sprawozdanie o swych zakupach i sprzedaży pasz treściwych.

Producenci pasz treściwych, otrzymanych z importowanych surowców, mają przesłać raport dotyczący ich sprzedaży. Pozatem wymienieni hurtownicy i fabrykanci mają również nadesłać sprawozdanie z obrotów za lata 1932 i 1933.

Monopol Zbożowy może również zażądać od producentów pasz treściwych z surowców krajowych, złożenia sprawozdań o produkcji i obrotach.

Upoważniono również Państwowy Monopol Zbożowy do wprowadzenia innych zarzą-

dzeń, któreby się okazały potrzebne dla przeprowadzenia racjonowania. *P. I. E.*

PEŁNOMOCNICTWA RZĄDOWE DO WPROWADZENIA REGLAMENTACJI PRZYWOZU W SZWECJI.

W połowie czerwca przyjęty został przez parlament szwedzki projekt pełnomocnictw dla rządu do wprowadzenia reglamentacji importu. W dziewięciu artykułach zawarte zostały przepisy ramowe, które upoważniają do uzależniania importu pewnych artykułów od uzyskiwania specjalnych pozwoleń przywozowych, udzielanych na podstawie zarządzeń królewskich. Tranzyt i magazynowanie takich towarów w składach celnych lub składach wolnocłowych w celu zaopatrzenia okrętów będzie dopuszczane, jednak dysponowanie towarami temi będzie również uzależnione od uzyskania zezwolenia.

Podania o uzyskanie pozwolenia imporfowego mają być wraz z wymaganemi dokumentami wnoszone do Króla na ręce Komisji Importowej, która je odsyła do Króla załączając własną opinję. O decyzji Króla zawiadamia petenta Komisja Importowa. Towar importowany bez zewolenia będzie albo konfiskowany albo też musi być wywieziony z powrotem na warunkach zawartych w ustawie celnej. Ustawa przewiduje pozatem surowe sankcje karne za niestosowanie się do jej przepisów.

Poselstwo R. P. w Sztokholmie.

URODZAJE NA OWOCE W RUMUNJI.

Z wiadomości. nadchodzących z Besarabji i z różnych okolic Rumunji. wynika, iż urodzaj tegoroczny na owoce jest bardzo wielki i gatunek owoców jest doskonały. W szczególności dobrze obrodziły morele, śliwki, jabłka i gruszki. Również urodzaj na winogrona zapowiada się bardzo dobrze.

Wiadomość ta ma wielkie znaczenie dla rynku owocowego polskiego. jako poważnego konsumenta owoców rumuńskich. Jest ona również ważna dla Gdyni, jako ewentualnego portu tranzytu owoców rumuńskich na rynek skandynawski, wchodziłyby tu w pierwszym rzędzie winogrona.

OTWARCIE POLSKIEJ IZBY HANDLOWEJ W SZANGHAJU.

W dniu 15 kwietnia rb. została ukonstytuowana i rozpoczęła swą działalność Polska Izba Handlowa w Szanghaju. Izba wspomniana ma na celu współdziałanie w rozwoju stosunków handlowych między Polską i Chinami.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 CZERWCA DO 7 LIPCA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Cło dumpingowe pobierane przy imporcie papieru zostało zniesione z dn. 8. 6. 1934 r.

AUSTRALJA. Na lipiec r. 1934 wyznaczony został kontyngent na węgiel w wysokości 65.000 ton i na koks 15.600 ton. Na polski Górny Śląsk przypada węgla 36.900 ton, Zagłębie Ostrawsko - Karwińskie 5800, niemiecki Górny Śląsk 4.400, Zagłębie Ruhry 1.400. Zagłębie Saary 3.500. Węgry 2.500, ZSSR. 1.500 ton. Kontyngent przywozowy na koks rozdzielony jest następująco: dla Polski 3,900 ton, niemiecki Górny Śląsk 2,900, Zagł. Ostrawsko - Karwińskie 2,800, Zagł. Ruhry 2,300 ton.

BELGJA. Według zarządzenia z 19. VI. 34 zarówno jaja przywożone z zagran., jak i tranzytowane oraz wystawione na sprzedaż, muszą posiadać znak pochodzenia. Zwolnione od obowiązku tego są jaja w przywozie w ilościach poniżej 100 sztuk i jaja importowane do produkcji konserw.

BULGARJA. Bank Narodowy wydał zarządzenie z dnia 26. 6. 34. które powołuje do życia biura kompensacyjne przy Izbach Handlowych. mające na celu ułatwienie przeprowadzania wymiany towarowej na podstawach kompensacyjnych.

Na listę towarów wolnych przy imporcie od cła wprowadzono szereg chemikaljów: wapno chlorowe, kwas siarkowy, soda żrąca, siarczek węgla, dwusiarczan sodowy, celuloza w płatkach, jak również kwas solny do produkcji jedwabiu.

Przywóz nowych specyfików medycznych musi uzyskać pozwolenie Gen. Dyrekcji Zdrowia. Pozatem zabroniony został bez pozwolenia tejże Dyrekcji przywóz stężonego kwasu octowego.

Główny komisarz dla spraw żywnościowych wydał zakaz wywozu zbóż, mąki i paszy. Wolny jest tylko wywóz rzepaku. ryżu, nasion słonecznikowych i innych nasion oleistych.

CHINY. Z mocą obowiązującą od 25 maja 1934 r. obniżono cło wywozowe na jaja solone i konserwowane do wys. 1 dolara od 1.000 sztuk. a na inne jaja do wysokości 5% ad valorem na przeciąg 6 miesięcy.

Od 5. 7. 34 podwyższone zostało cło przyw. na mydło przem. i lakier na 0.5%, a na pigmenty i inne chemikalja o 2 i pół proc. Cło na siarczan amonowy. barwniki anilinowe, jedwab sztuczny pozostało bez zmiany.

CZECHOSŁOWACJA. Zgodnie z rozporządzeniem Banku Narodowego z 29 czerwca 1934 r. pobierana będzie począwszy od 2 lipca br. od wszelkich tranzakcyj dewizowych, dokonywanych poza giełdą opłata manipulacyjna w wysokości ½%.

FRANCJA. Ogłoszone zostały nowe kontyngenty importowe na produkty rolne i przemysłowe na III kwartał rb.

Przymus znakowania towarów importowanych rozszerzono na papier malowany, lampy elektryczne górnicze i wszelkie artykuły porcelanowe. następnie bieliznę męską, mydła i różne chemikalja.

Z dniem 28. 6. 1934 r. podwyższone zostało cło przywozowe poz. 86C (konserwy owocowe) do 220 fr. od 100 kg brutto w taryfie generalnej, 110 fr. w taryfie minimalnej.

HONDURAS. Ustawą z dnia 27 marca br. uzupełnioną rozporządzeniem z dnia 17 kwietnia w Hondurasie zostały wprowadzone ograniczenia w wolnym handlu dewizami. Funkcje organu nadzorczego i dysponującego wyłącznie dewizami objęła Komisja Dewizowa, która przydziela dewizy importerom i skupuje równocześnie pochodzące z eksportu.

INDJE BRYTYJSKIE. Według przepisów celnych „próbki bez wartości" mogą być oclone, o ile okaże się, że próbka posiada wartość sprzedażną.

INDOCHINY. Wyznaczone zostały na okres od 1. 7. do 31 grudnia 1934 r. kontyngenty importowe na przędzę bawełnianą. tkaniny bawełniane, koce, wyroby dziane i wyroby pasmanteryjne.

W. P. IRLANDJA. Według zarządzenia min. rolnictwa zakazany został przywóz bez specjalnych poz-

wioleń krup perłowych i innych jęczmiennych przetworów.

KOLUMBJA. W celu uregulowania obrotu dewizowego wydane zostało nowe rozporządzenie, według którego wszyscy posiadacze walut zagranicznych muszą je złożyć w Banku Republiki, na warunkach w rozporządzeniu ustalonych.

ŁOTWA. Komisja dewizowa uzyskała na okres od 1 lipca do 30 września rb. do rozporządzenia kwotę 10 milj. łatów, przeznaczoną na cele importu towarowego z zagranicy i zapłaty zobowiązań płatniczych wobec zagranicy. Kwoty tej bezwzględnie nie wolno Komisji przekroczyć.

Z dniem 29 czerwca wprowadzona została podwyżka stawek celnych na szereg artykułów, mianowicie m. in. na ryż, (poz. 2), sól kamienną (p. 33), klej i żelatynę (p. 43), skóry (p. 54), futra (p. 56), nasiona oleiste (p. 62), materjały budowlane (p. 65), chemikalja (p. 102, 105, 112) m. in. sodę, garbniki (p. 124), materjały wybuchowe (p. 159 — dotychczas bez cła), maszyny i aparaty (p. 167), aparaty fizykalne (p. 169), gałgany (p. 176), bawełnę, len i konopie (p. 179), wełnę (p. 181 i 182), jedwab sztuczny (p. 185), wyroby wełniane i bawełniane (poz. 202).

NIEMCY. Według zarządzenia „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung" w przydziale dewiz na drugie półrocze rb. obowiązywać mają te same kwoty podstawowe, co dotychczas, z ograniczeniami procentowemi, ustalanemi co miesiąc (patrz „Inf. Eksp." Nr. 19, str. 8).

Specjalne przepisy ustalono dla zakupu skór, przyczem pozwolenia (Einfuhrhandelsbescheinigungen) wydawane są jedynie kupcom krajowym.

Stosownie do zarządzeń władz niemieckich rozrachunki między firmami krajowemi, które pośrednio przypadają na rzecz firm zagranicznych, uzależnione są od uzyskania pozwoleń dewizowych.

Zarządzeniem z dnia 12 czerwca r. 1934 zmienione zostały z mocą obowiązującą od 1 lipca br. stawki celne: w poz. 107 (drób) z 2,10 RM i 36 RM na 6 i 100 RM, w poz. 110 (drób) z 75, 85, 60 i 120 RM na 125, 135, 110 i 175 RM.

NORWEGJA. Z dniem 1 lipca wprowadzone zostały zmiany celne w zakresie papieru, nasion buraków pastewnych, skór. Pobierany przy imporcie niektórych artykułów (wyrobów ze złota i srebra, rękawiczek, wyrobów jedwabnych itd.), podatek rozszerzono na przywóz wyrobów szklanych (5%) i artykułów toaletowych (10%).

PALESTYNA. Na listę towarów woln. od cła wniesiono żelazo surowe, mosiądz, miedź w t. zw. „ingots", alpakę, złoto, platynę, sztuczny róg oraz papier do pakowania pomarańczy.

Cło przywozowe na jęczmień zostało podwyższone o 100%.

SZWAJCARJA. Z dniem 1 lipca 1934 r. ograniczeniami przywozowemi objęto deski (z poz. 230).

Z dniem 1 lipca 1934 r. ograniczenia przywozu mebli (poz. 265 i 267), wyrobów jedwabnych (poz. 447a, 448), palenisk kuchennych (poz. 781b), wyrobów żelaznych i nożowniczych (poz. 7888b i 810) rozciągnięto na wszystkie kraje.

SZWECJA. Parlament szwedzki uchwalił wprowadzić podwyżki stawek celnych na porcelanę i fajans. Termin, odkąd podwyżki mają obowiązywać nie został narazie ustalony.

WĘGRY. Ze względu na brak pasz rząd węgierski zabronił wywozu mąki pastewnej i otrąb.

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 2 lipca weszły w życie w związku z zawarciem traktatu z Francją nowe stawki celne na wyroby z jedwabiu naturalnego i sztucznego.

WŁOCHY. Według oświadczenia czynników rządowych włoskie ograniczenia dewizowe z 26 maja 34 r. mają na celu tylko względy fiskalne i nie mogą wpłynąć na zahamowanie normalnych obrotów handlowych.

Instytut Bawełniany postanowił wypłacać następujące premje eksporterom produktów bawełnianych. Przy wywozie przędzy bawełnianej lir. 0,37 od każdego kg bawełny (nieregenerowanej) w niej zawartej 0.42 lir. od kg. bawełny przy wywozie tkanin bawełnianych, 0,32 lir. przy wywozie waty itp. Premja dla przędzy oraz tkanin obowiązuje od 20 maja 1934 r., dla waty od 5 maja 1934 r.

Powyższe premje będą wypłacane, o ile czysta bawełna lub jej odpadki znajdują się conajmniej w 20% w zawartości przędzy oraz tkanin, a w 8% w zawartości waty. Stosowanie premji jest również uzależnione od określonych ilości eksportowanego towaru.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firma angielska interesuje się importem z Polski wyrobów tokarskich w drzewie: rączek do zabawki sznurkowej, prawideł do obuwia damskiego, zatyczek do zawieszania bielizny. Wyrób tylko masowy. P/16756/40/MM.

Firma holenderska interesuje się firmami eksportującemi drzewo meblowe. P/16714/40/MM.

Firma wschodnio - pruska interesuje się importem tarcicy z Polski. P/16720/40/MM.

Firma maltańska interesuje się importem tanich cukierków oraz czekolady. P/12286/3B/Sz.

Firma palestyńska interesuje się importem wyrobów z drzewa, czekolady, perfumerji i kosmetyków, tekstyljów, maszyn, aparatów radjowych, przyborów elektrotechnicznych, części samochodowych, wyrobów gumowych. P/16112/4E/Sz.

Firma na Wyspach Kanaryjskich interesuje się importem towarów płóciennych. Równocześnie pragnie wwozić do Polski banany, pomidory, migdały itd. P/16238/46/Sz.

Firma palestyńska interesuje się importem z Polski następujących artykułów: materjały budowlane, artykuły sanitarne, drut różnego gatunku, śruby, ceramika. P/16321/4E/RO.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

UZUPEŁNIENIE CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

Z dniem 9 lipca br. włączono do czechosłowacko - polskiej taryfy portowej orzechy ziemne i nasiona buraków cukrowych, z dn. 12 lipca br. żelazne rury izolacyjne (tar. 104), dolomit palony, także mielony (tar. 126), mięso wieprzowe (tar. 163), siarczan że-

łaza (tar. 182), melasę (tar. 283), orzechy kamienne (tar. 284).

POLSKO-CZESKOSŁOWACKA TARYFA DUNAJOWA.

Z ważnością od 10 lipca br. wydano dodatek do polsko - czeskosłowackiej taryfy dunajowej zeszyt 2. który zawiera udogodnienia na przewóz olei roślinnych, mineralnych i smarów, glinki, ziemi zawierającej miedź, wapna bielącego, jarzyn przyprawionych, cebuli, oraz różnych nasion.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA POLSKO - RUMUŃSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

Z dniem 15 lipca br. dodatkiem II. uzupełniono polsko - rumuńską taryfę portową nowemi taryfami artykułowemi na przewóz owoców, konserw z owoców, warzyw oraz wina z Rumunji, a do Rumunji linoleum, żelaza handlowego, stali, blach, płyt i rur z żelaza oraz stali, kabli i drutu izolowanego, oraz wyrobów kauczukowych. Przesyłki, zawierające przy imporcie do Rumunji ostatnio wymienione towary, dopuszczono do zaliczenia na poczet kontyngentów, ustalonych na uzyskanie taryfy artykułowej Nr. 1.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

RYBOŁÓWSTWO PRZYBRZEŻNE CZY DALEKOMORSKIE.

Szybki rozwój polskiego rybołówstwa morskiego wysuwa na pierwszy plan zagadnienie rybołówstwa morskiego przybrzeżnego i dalekomorskiego.

Z pojęciem rybołówstwa przybrzeżnego łączy się nierozerwalnie pojęcie połowów nieznacznych, połowów dorywczych, gdzie rybak jest sam właścicielem prymitywnych i niekosztownych łodzi i narzędzi połowu. Z pojęciem rybołówstwa przybrzeżnego łączy się również niepewność połowu. Ryba przychodzi lub jej niema przy brzegu zależnie od wiatrów i warunków klimatycznych. Zwłaszcza na polskiem szczupłem wybrzeżu (140 km. linji brzegu) gdzie oprócz tego rozwój handlowy portów w Gdyni i w Gdańsku i związany z tem ruch okrętowy zabijają poprostu rybołówstwo przybrzeżne, przyszłość naszego rybołówstwa przybrzeżnego zdana jest na stopniowy zanik.

Zupełnie inne jednak pojęcia łączą się z rybołówstwem dalekomorskiem. gdzie ma się na myśli połowy masowe zdolne stanowić poważny czynnik w wyżywieniu kraju, gdzie konieczne są duże statki rybackie i wielkie kapitały w przedsiębiorstwach połowu. Rybołówstwo dalekomorskie, na pełnym Bałtyku, na Morzu Północnem, to rybołówstwo najbliższej przyszłości w Polsce.

I jeżeli obecnie mówi się o polskiem rybołówstwie morskiem i planach najbliższej przyszłości, to chodzi tu o zapobieżenie zaniku rybołówstwa przybrzeżnego i stworzenie w międzyczasie rybołówstwem dalekomorskiego.

Dzięki konsekwentnej polityce Wydziału Rybackiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz pracy Urzędu Rybackiego wraz z Morskim Instytutem Rybackim na wybrzeżu, stworzono rybołówstwo dalekomorskie na Bałtyku i zrobiono próby z rybołówstwem dalekomorskiem na Morzu Północnem przy połowie śledzi. Największe nadzieje pokłada się w rybołówstwie śledziowem na Morzu Północnem, gdzie wszystkie narody świata mogą uprawiać połowy w ogromnie żyznych terenach śledziołówczych.

Również i Polska może wysyłać swoje floty rybackie na połowy śledzia na Morzu Północnem. Z tego prawa skorzystaliśmy i dotychczasowe próby wykazały możliwości i rentowności takich połowów.

Nie trzeba zapominać, że w dalszym ciągu rok rocznie miljony złotych idzie na zakup śledzi solonych z zagranicy. Własne rybołówstwo śledziowe to nietylko czynnik wyrównawczy w naszym bilansie płatniczym ale to nowe warsztaty pracy dla polskich ludzi i polskich kapitałów. Wedle zupełnie pewnych obliczeń, na podstawie analogicznych stosunków zagranicą, ilość ludzi, któryby znaleźli pracę w rybołówstwie śledziowem, handlu i przemyśle rybnym, można określić na czterdzieści tysięcy osób, gdyby tylko udało się zorganizować polskie rybołówstwo śledziowe na Morzu Północnem, tak aby zaspakajało całkowite potrzeby rynku polskiego.

Małe kraje nadbałtyckie jak Finlandja i Estonja wyprzedziły dawno Polskę w organizowaniu własnych flot śledziowych.

Dotychczasowe wysiłki rządowe na terenie Gdyni, zwłaszcza przy budowie specjalnych magazynów tranzytowych dla śledzi solonych, Chłodni Rybnej, gdzie można przechowywać śledzie solone importowane, mają właśnie na celu stworzenie naturalnych warunków dla rozwoju polskiego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem. Polskie firmy importu śledzia solonego w Gdyni. będą tym właśnie czynnikiem, który w przyszłości zdolny będzie do prowadzenia przedsiębiorstw połowu śledzi na Morzu Północnem. Któż inny jak nie one będzie lepiej się orjentował w wymogach rynku polskiego. Niedomagania dotychczasowych przedsiębiorstw połowu śledzi na Morzu Północnem mają swe źródło w tem, że prócz holenderskiej

strony nastawionej na zysk, polskiej strony nie reprezentują ludzie z branży śledziowej.

Tak więc polskie firmy importu śledzia solonego osiedlone na terenie portu rybackiego w Gdyni, tworzyć będą już w najbliższej przyszłości ważne ogniwo w organizacji dalekomorskich połowów śledzia. Z tego też powodu firmy te zasługują na troskliwą opiekę w ich pionierskiej pracy w naszym porcie gdyńskim.

B. Sotkowski

KRONIKA

— **SEZON IMPORTU ŚLEDZI SOLONYCH SZKOCKICH ROZPOCZĘTY.** W dniu 13 lipca przybył do portu rybackiego w Gdyni statek Marie Siedler (flaga gdańska) z Anglji (port Lerwick) i wyładował 451/1 oraz 1.588/2 śledzi solonych szkockich. Cenne gatunki matjesów w ilości 1.188/2 zaskładowano w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej, resztę towaru (matisy) złożono w zwykłych magazynach tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej. Sto dużych beczek wysłano natychmiast do kraju.

Wobec braku miejsca w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej oraz wobec niemożliwości przyjmowania śledzi solonych do Chłodni Portowej, tegoroczny sezon importu szkockich śledzi z Anglji będzie ograniczony przez Gdynię i pójdzie jak za dawnych czasów przez Gdańsk, Hamburg i Szczecin.

— **CENY ŚLEDZI SOLONYCH SZKOCKICH.** Ceny śledzi z nowego sezonu szkockiego są w roku bieżącym niższe od zeszłorocznych. Płacono w porcie rybackim w Gdyni, za jedną dużą beczkę, ocloną, loco wagon Gdynia, 88 zł za matisy, a 93 zł za matfule, za dwie półbeczki płacono o pięć złotych drożej. Za matjasy z Chłodni płacono, za dwie półbeczki: za medjum 95 zł za selekted 100 zł. za large 105 zł.

— **DALSZE STATKI DALEKOMORSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** z firmy Mewa przybyły do Gdyni w ubiegłym tygodniu. Były to cztery motorowce o znakach Gdynia Nr. 7, Nr.. 8, Nr. 48, oraz Nr. 233. Statki te zabrały część załogi polskiej z Gdyni po cztery osoby na statek, prócz prowiantu, materjałów pędnych itp. W dniu 12 lipca statki te wypłynęły z Gdyni na połowy śledzi na Morze Północne.

Pożytecznym postępem było zaangażowanie na sattki prócz rybaków również i specjalistów do motorów Polaków.

Firma Mewa zamierza jedną trzecią część własnych połowów zasalać w Gdyni, mimo dużych kosztów związanych z tem przedsięwzięciem i mimo, że umowa nie przewiduje tak szybko solenia połowów w Gdyni.

— **POŁOWY PEŁNEGO BAŁTYKU** uprawiają jedynie duże kutry rybackie na głębi gdańskiej. W ostatnim tygodniu przywiozły trzy kutry do Gdyni 7.750 kg dorszy, które zamrożono w Chłodni Rybnej. Część połowu zakupiono do smażarni ryb morskich.

— **PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB MORSKICH W SEZONIE LETNISKOWYM** robi duże postępy. Dużem powodzeniem cieszą się smażone ryby morskie tak zwane frity (smażone czyste mięso dorszy bez ości) z założonej pierwszej smażarni w porcie rybackim w Gdyni przez p. Siedleckiego. Nie mniejszem powodzeniem cieszą się wędzone ryby morskie i konserwy ryb morskich produkowanych przez wytwórnie w Gdyni. Wycieczki z głębi kraju z wielkiem zainteresowaniem zwiedzają urządzenia wędzarń.

— **NOWY PRZEMYSŁ RYBNY** utworzą niebawem dalsze smażarnie ryb morskich w Gdyni. Napozór smażarnia ryb morskich to restauracja, gdzie podają tylko smażone ryby morskie. Jednak masowość produkcji, wielka ilość zużytego surowca rybnego i tłuszczów, ilość zatrudnionych specjalistów pracowników, spożycie ryb smażonych nietylko na miejscu, lecz wysyłka gotowych porcyj do kraju, określają ściśle zakłady te jako przemysł rybny. Obok wędzarń i fabryk konserw będą to nowe placówki przemysłu rybnego.

— **SPRZEDAŻ RYB MORSKICH DO GDAŃSKA.** Świeże ryby morskie (flądry, dorsze, kwapy) wywożą codziennie rybaczki z Gdyni do Gdańska samochodem. Z Helu ryby te idą drogą morską do Gdańska. Po podpisaniu umowy polsko - gdańskiej w sprawie obrotu rybami morskiemi, dostawą ryb do Gdańska zajmie się prawdopodobnie Spółdzielnia Pol. Zj. Rybaków Morskich w Gdyni.

WYDAWNICTWA

CZASOPISMO SKARBOWE.

Ukazał się numer 6-ty miesięcznika Czasopisma Skarbowego. Miesięcznik ten poświęcony teorji i praktyce skarbowości, jest jedynem pismem omawiającem szczegółowo zagadnienie z dziedziny podatków bezpośrednich, opłat stemplowych (skarbowych), podatków pośrednich i monopolów oraz z dziedziny celnictwa. Miesięcznik obejmuje okólniki i zarządzenia władz skarbowych, zawierające ulgi dla płatników, jak również przepisy natury informacyjnej.

MAMERT MIŻ - MISZYN. — II-GI ZJAZD POLAKÓW Z ZAGRANICY. — Warszawa 1934.

Broszura pod tym tytułem omawia sprawy Zjazdu, który się rozpocznie 5-go sierpnia. Autor porusza temat zapowiadającego się na tym Zjeździe utworzenia się Światowego Związku Polaków z Zagranicy, jak również ogólne sprawy organizacyjne Zjazdu, które obrazowo przedstawia załączony do broszury „Schemat organizacji Zjazdu". Specjalnie sprawie organizacji nowego związku poświęcona jest broszura: mjr. dypl. M. Fularskiego, wiceprezesa Rady Organiz. II. Zjazdu pt. „Światowy Związek Polaków z Zagranicy". Obie broszury wysyła zainteresowanym Biuro Rady Organiz. Polaków z Zagranicy, Warszawa, ul. Mazowiecka 1, m. 5.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Śląsk	24. 7.	28. 7.	1. 8.	—	4. 8.
Capella	31. 7.	4. 8.	8. 8.	—	11. 8.
Cieszyn	7. 8.	11. 8.	15. 8.	—	18. 8.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 29/30. 7. s/s Nordland — z Gdyni 8/9. 8.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 12/13. 8.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	23. 7.	28. 7.	25. 7.
Minos	30. 7.	4. 8.	1. 8.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26/27. 7.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 1/2. 8.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 8/9 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 24. 7. s/s Marienholm — z Gdyni 31. 7.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 30. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 24/25. 7. s/s Erna — z Gdyni 7/8. 8.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 24. 7. s/s Marienholm — z Gdyni 31. 7.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 24. 7. s/s Iwan — z Gdyni 7. 8.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 8.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 28. 7. s/s Minos — z Gdańska 4. 8.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	24. 7.	28. 7.
Rudolf	28. 7.	31. 7.
E. Russ	31. 7.	4. 8.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 7. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English an l Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 3. 8. — z Gdańska 2. 8.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 28. 7. — z Gdańska 26. 7. s/s Ursa — z Gdyni 10. 8. — z Gdańska 8. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 31. 7. — z Gdańska 3. 8. s/s Taernan — z Gdyni 27. 7.
s/s Śląsk — z Gdyni 7. 8. — z Gdańska 10. 8. s/s Bella — z Gdyni 3. 8.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	26. 7.	28. 7.
Oscar Fridrich	30. 7.	1. 8.
Leda	2. 8.	4. 8.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	7. 8.	10. 8.	19. 7.
Irisen	31. 7.	3. 8.	10. 8.
Cieszyn	24 7.	27. 7.	2. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 26. 8. — z Gdańska 28. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 24/25. 7. s/s Hebe — z Gdyni 1. 8.
s/s Enterpa — z Gdyni 7/8. 8.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 31. 7. — z Gdyni 2. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 24. 7. — z Gdyni 26. 7.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 25. 7. — z Gdyni 26. 7.
s/s Lublin — z Gdańska 31. 7. — z Gdyni 2. 8.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hagne — z Gdyni 27/28. 7. s/s Oder — z Gdyni 3/4. 8.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — 12/13. 8. s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 10. 8.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 10. 8.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 26. 7. — z Gdańska 24. 7. s/s Caledonia — z Gdyni 21. 8.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Centa — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vikingland — z Gdyni 31. 7. m/s Hemland — z Gdyni 10. 8.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 26. 7. s/s Scanmail — z Gdyni 3. 8.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 17. 8.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessan Margareta — z Gdyni 18. 8.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — z Gdyni 23. 7.
s/s Bore VIII. — z Gdańska 9. 8. — z Gdyni 9. 8.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Atreus — z Gdyni 4. 8.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tungscha — z Gdyni 23. 7. s/s Taiwan — z Gdyni 3. 9.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 12. 7.		s/s Argosy — 25. 7.
s/s Scanpenn — 21. 7.		s/s Scanpenn — 4. 8.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 9. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 11. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	24. 7.	28. 7.	1. 8.	—	4. 8.
s/s Capella	31. 7.	4. 8.	8. 8.	—	11. 8.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Rudolf	25. 7.	28. 7.	31. 7.
E. Russ	28. 7.	31. 7.	4. 8.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	18. 7.	21. 7.	24. 7.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 28. 7. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 4. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	24. 7.	30. 7.	1. 8.
Leda	28. 7.	2. 8.	4. 8.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 27. 7. z Antwerpji — s/s Cieszyn 2. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Condor 19. 7. — w Gdyni 26. 7.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	26. 7.	30. 7.	1. 8.	4. 8.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	26. 7.	29. 7.	1. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	2. 8.	5. 8.	8. 8.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	26. 7.	29. 7.	2. 8.
s/s Lwów	2. 8.	5. 8.	9. 8.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia
Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Vasaholm	28. 6.	8. 7.	15. 7.	21. 7.	18. 8.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk
Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Buenos Ayres	Gdynia	Gdańsk
par. Heracles	21. 6.	29. 7.	31. 7.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia						Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s Vikingland	7. 7.	5. 7.	—	29. 6.	10. 7.	26/28. 6.	31. 7.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów
Bergenske Baltic Transports Ltd.
par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 20/24. 7. — oczekiwany w Gdyni 8. 8.